ROK XIX | Warszawa, marzec 1938 r. | Nr. 3 (274)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

Z okazji zbliżających się świąt Wielkiejnocy przesyłamy wszystkim Kolegom, Członkom Związku, oraz Czytelnikom naszego czasopisma najserdeczniejsze życzenia

PREZYDIUM Z.Z.M. I REDAKCJA „MASZYNISTY"

PRZED WALNYM ZJAZDEM

Już tylko kilka dni dzieli nas od chwili otwarcia obrad Walnego Zjazdu Delegatów, czternastego z kolei w dziejach naszego Związku. Ponownie zbiorą się uprawnieni przedstawiciele członków aby ocenić rezultaty działalności naczelnych władz związkowych w minionym, dwuletnim okresie i wytyczyć organizacji naszej program i kierunek działania na przyszłość.

Staraliśmy się ułatwić Zjazdowi spełnienie tego trudnego obowiązku i wydaliśmy w druku obszerne sprawozdanie, w którym usiłowaliśmy przedstawić warunki naszej pracy i podsumować jej rezultaty.

Cokolwiek powiedzieć by można o tych rezultatach, to jedno jest pewne, że nie uroniliśmy nic z tego dorobku, który nam XIII-ty Walny Zjazd powierzył. Ocena naszej działalności nie do nas należy, wolno nam jednak z poczuciem godnie spełnionego obowiązku stwierdzić, że oddajemy w ręce XIV Walnego Zjazdu organizację nie uszczuploną i nie nadwątloną, lecz przeciwnie, wzmocnioną ilościowo, skonsolidowaną i odrodzoną na duchu.

Nurt życia płynie bez przerw i przestanków i nie daje się wtłoczyć w sztuczne przegródki, ograniczone przypadkowymi datami walnych zjazdów. To też ponosiliśmy w minionym okresie konsekwencje błędów i zaniedbań popełnionych w przeszłości, jak niemniej korzystaliśmy z owoców pracy i wysiłków dokonanych w okresach poprzednich.

Przeważało, niestety, smutne dziedzictwo przeszłości. Rozpoczęliśmy pracę naszą w chwili przełomowej, w okresie potężnego wstrząsu wywołanego uchwałą XIII-go Walnego Zjazdu o likwidacji Kasy Odpraw Emerytalnych. Zdawało się przez chwilę, że wstrząs ten naruszy podwaliny gmachu naszej organizacji i zagrozi poważnie jej egzystencji. A jednak zdołaliśmy opanować sytuację, odbudowaliśmy z powrotem zachwiane zaufanie, odzyskaliśmy członków i pomnożyliśmy ich liczbę. W tej chwili przeżywamy okres prawdziwej konsolidacji naszych szeregów i odrodzenia naszego życia organizacyjnego, a objaw to tym cenniejszy i godny podziwu, że zarówno członkowie, którzy niezachwianie pozostali wierni naszym sztandarom, jak też i ci, którzy do Związku powrócili lub wstąpili na nowo, szukają w nim nie odpraw, świadczeń i zapomóg, lecz pola do pracy społecznej oraz oparcia w walce o swoje prawa i interesy zawodowe.

Po raz pierwszy od wielu lat jest okres miniony okresem postępu w realizacji postulatów. Zawdzięczać to należy bez wątpienia przede wszystkim ogólnej poprawie sytuacji gospodarczej i korzystnej dla naszych interesów zmianie w stosunkach politycznych, tym nie mniej jednak, właściwe nastawienie wszystkich naszych komórek organizacyjnych, skoncentrowanie uwagi członków nie na odprawach i zapomogach, lecz na sprawach postulatowych i organizacyjnych oraz rozumna, celowa i konsekwentna praca organów kierowniczych, przyczyniła się nie mało do uzyskania pewnych w tej dziedzinie zdobyczy.

Nie są one ani błyskotliwe, ani oszałamiające, są jednak realne i wartościowe. Co jednak ważniejsze: pracą naszą położyliśmy trwałe fundamenty pod dalszą owocną działalność na rzecz polepszenia warunków bytu w naszym zawodzie. I jeśli zachowamy w przyszłości obecny, zdrowy kierunek, jeśli nie pozwolimy Związkowi zbłądzić ponownie na ma-

nowce — możemy z otuchą spoglądać przed siebie.

Dwuletni okres jest zbyt krótki, aby można było w warunkach normalnych, jedynie tylko codzienną, wytrwałą pracą zlikwidować nieszczęsny rozłam, pętający swobodę naszego działania i paraliżujący najlepsze nasze wysiłki w walce o postulaty zawodowe. Mimo to, jednak także i w tej dziedzinie dokonał się w minionym okresie wyraźny a znamienny przełom w nastrojach. I znowu po raz pierwszy od długiego szeregu lat przestaliśmy się cofać na polu organizacyjnym, przestaliśmy tracić członków na rzecz t. zw. „opozycji". Rozpoczął się powolny ale konsekwentny powrót zbłąkanych w nasze szeregi, rozłam można w wielu ośrodkach uważać już za zupełnie prawie zlikwidowany, w innych przewaga naszego Związku staje się z dniem każdym coraz to bardziej widoczna.

W dziedzinie finansowej płaciliśmy dosłownie i w przenośni długi przeszłości i to krępowało nas niezmiernie w naszej pracy, absorbowało ponad wartość i miarę naszą energię i zmuszało nas do ograniczeń, szkodliwych dla interesów organizacji. Na szczęście także i tę dziedzinę udało się nam uporządkować. Sprawnie, w zakreślonych terminach, bez odroczeń i niedotrzymywanych obietnic spłaciliśmy wszystkie zobowiązania z tytułu świadczeń należnych członkom i wchodzimy w okres następny z niewielkim, ale solidnym i płynnym zapasem kapitału. Umożliwi to następcom naszym podjęcie pracy w atmosferze lepszej i w warunkach o wiele bardziej sprzyjających niż te, wśród których wypadło nam rozpoczynać naszą działalność.

Tak tedy na każdym polu i w każdej dziedzinie widzimy postęp, poprawę i uspokojenie. Nie przypisujemy sobie z tego tytułu ani innej ani większej zasługi jak tę tylko, żeśmy obowiązki nasze spełniali uczciwie i sumiennie w miarę najlepszych naszych sił i możności, nie bacząc na siebie, ale na dobro organizacji, które było nam zawsze prawem najwyższym i na pomyślność ogółu członków naszego Związku.

Wypada nam natomiast pochylić czoło przed tą niespożytą siłą moralną, która tkwiąc w sercach członków ożywia stale nasze szeregi. Jej to zawdzięczać należy, iż organizacja nasza przetrwała najcięższe i najgroźniejsze ciosy i trwa nadal niezachwiana krocząc z ufnością do nowych bojów i do nowych zwycięstw. Tej to sile moralnej oraz bezinteresownej, a pełnej poświęcenia pracy wiernych i wypróbowanych działaczów związkowych, którzy wytrwali w najcięższych chwilach na swoich posterunkach winniśmy wdzięczność i wdzięczność tę na tym miejscu wyrażamy.

Nie wątpimy ani na chwilę, że XIV Walny Zjazd Delegatów spełni godnie, w spokoju i powadze swoje zadanie, że nie pozwoli zmarnować dorobku przeszłości i że wytyczy Związkowi naszemu taki kierunek, który umożliwi mu dokonać dzieła pełnej konsolidacji organizacyjnej polskich maszynistów kolejowych. Gdy się to stanie, wówczas o rezultaty walki naszej o prawa naszego zawodu możemy być spokojni!

ODGŁOSY KONFERENCJI
W SPRAWIE „GODZINOWEGO"

Walka o reformę przepisów o „godzinowym" dobiega już kresu. Niedawno, a w szczególności dnia 25 lutego 1938 r. rozegrał się walki tej akt — bodaj — przedostatni, a była nim konferencja, w której pod przewodnictwem p. Ministra Komunikacji wzięli udział z jednej strony wyżsi urzędnicy M. K. z p. Dyr. Dep. Mech. inż. *Stodolskim* i Dyr. Biura Pers. pułk. *Sadowskim* na czele, z drugiej zaś strony przedstawiciele obu istniejących na P.K.P. Związków Zawodowych pracowników parowozowych. Z ramienia naszego Związku uczestniczyli w konferencji wyłącznie członkowie Prezydium, a mianowicie: Prezes Zw. kol. *Siadak*, Wiceprezesi kol. *Pruszyński* i *Hernet*, Sekretarz gen. kol. *Spyt* i Skarbnik kol. *Lisiewicz*.

Konferencja miała na celu uzgodnić opracowany ostatnio w M. K. projekt przepisów o godzinowym i wyjaśnić zarówno zasadnicze stanowisko przedstawicielstwa zawodowego pracowników parowozowych wobec tego projektu, jak też i ustalić wnioski i propozycje związków na temat poszczególnych jego postanowień.

Projekt jest znany dokładnie czytelnikom naszego czasopisma z artykułu pt. „Godzinowe", zamieszczonego w poprzednim numerze „Maszynisty", gdzie określiliśmy również stanowisko naszego Związku wobec tego projektu. Mieliśmy i mamy wobec niego wiele poważnych zastrzeżeń i zastrzeżeniom tym daliśmy dobitny wyraz na konferencji. Tym nie mniej jednak sądzimy, iż stanowi on znaczny postęp w porównaniu z przepisami obowiązującymi obecnie i dlatego, przyjmując na siebie pełną odpowiedzialność za taką decyzję, wyraziliśmy imieniem Związku zgodę na wprowadzenie tego projektu w życie. Kierowaliśmy się przy tym — w pełnej zgodzie ze stanowiskiem Zarządu Głównego — następującymi motywami:

1. Zdrowy rozsądek i wzgląd na własny interes drużyn parowozowych nakazywał nam nie przeszkadzać Ministrowi Komunikacji w uzyskaniu oszczędności na kosztach manipulacyjno - rachunkowych. Oczywistym jest, że im więcej M. K. oszczędzi na uproszczeniu systemu obliczania dodatków, tym więcej funduszów będzie mogło przeznaczyć na same dodatki. System obowiązujący obecnie jest o tyle prostszy od systemu godzinowo-kilometrowego, który obowiązywał poprzednio, iż zwalnia administrację kolejową od obowiązku obliczania wysokości dodatków osobno dla każdego poszczególnego pracownika i za każdy poszczególny wyjazd służbowy. Ponieważ według poprzedniego systemu dodatek godzinowy płacony był pracownikowi od chwili rzeczywistego przyjęcia do chwili rzeczywistego zdania parowozu, przeto nie można było z góry ani przewidzieć, ani obliczyć, ile należy mu za czas jego pracy zapłacić. Aby tego uniknąć, wprowadziło M. K. ryczałtowe stawki godzinowego za poszczególne elementy czasu pracy na parowozie, a więc ryczałt za przyjęcie, ryczałt za zdanie i wreszcie ryczałt za samą jazdę w formie „rozkładowego" jej czasu. Umożliwia to administracji kolejowej określenie z góry, ile należy się pracownikowi za dany wyjazd służbowy i redukuje obowiązek dokonywania obliczeń indywidualnych do nielicznych tylko wypadków dłuższych opóźnień pociągów. Wszelkie usiłowania, mające na celu obalenie zasady ryczałtowania stawek dodatku, a więc np. żądanie opłacania „godzinowego" za faktyczny, zegarowy czas zdania parowozu lub za rzeczywisty, a nie rozkładowy czas jazdy, groziły przekreśleniem uzyskanych tą drogą, poważnych oszczędności i dlatego musiały się spotkać ze sprzeciwem M. K., które z oszczędności tych nie miało i nie ma ochoty rezygnować. To też poczucie rzeczywistości, nie mówiąc już o względach na interes służby, o których wprawdzie nie deklamujemy codziennie, które jednakże nie są nam obce, nakazywały nam nie upierać się przy teoriach, lecz dążyć do tego, aby w ramach systemu zabezpieczyć, jak można tylko najlepiej, interesy pracowników. Postęp, jaki w tym względzie wykazuje ostatni projekt M. K., w porównaniu z zarządzeniem z dnia 30 maja 1936 r., jest bardzo znaczny. Podczas gdy bowiem zarządzenie to przyznawało dodatek tylko za rozkładowy czas jazdy i za opóźnienia, przekraczające 3 godziny — projekt obecny przewiduje dodatek za przyjęcie i zdanie parowozu, za postój na stacji zwrotnej, za szereg czynności takich, jak ogrzewanie i odkażanie wagonów, za dojazd do służby i powrót ze służby bez parowozu itd., czas niepłatnych opóźnień skraca do 1 godziny i przewiduje ponadto wynagrodzenie za pobyt w parowozowni zwrotnej dłuższy niż 24 godziny.

2. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że M. K. przystępując do reformy systemu dodatków za czas służby na parowozie zamierzało wyraźnie obniżyć wydatki na ten cel nie tylko przez uproszczenie manipulacji rachunkowych, lecz także i przez obniżenie globalnej sumy zarobków. Świadczą o tym projekty i obliczenia, przeprowadzone przez Biuro Usprawnienia Kolejnictwa w r. 1935 i 1936, świadczą zarządzenia o wyrównywa-

niu zarobków w okresie „próbnym" do 80 i 90% poziomu obliczonego na podstawie godzinowo - kilomerowego — zresztą nie kryli się z tym bynajmniej przedstawiciele M.K. W tych warunkach jedynym oparciem dla naszej akcji było oświadczenie p. Ministra z dn. 10.VII.1936 r., iż jego zamiarem nie było bynajmniej obniżanie zarobków maszynistów i że jest jego dążeniem, aby, nieuniknione przy zmianie systemu, różnice w poziomie zarobków, zarówno na korzyść, jak też na niekorzyść pracowników, były niewielkie. Pan Minister zwykł swego słowa dotrzymywać i mimo wszelkie sprzeciwy i utrudnienia, nastawał na to, aby słowo to zostało uszanowane.

Po rozmaitych uzupełnieniach, poprawkach i zmianach, okazało się, że istnieją pewne rodzaje pociągów, na których straty są, wbrew intencjom p. Ministra, znaczne, a mianowicie pociągi pośpieszne-osobowe i pośpieszne — oraz dalekobieżne towarowe. Nie wolno nam było zapominać, że także i na tych pociągach pracują maszyniści i pomocnicy — dziś ci, jutro inni — i że także i oni mają prawo domagać się, aby intencje p. Ministra zostały w stosunku do nich urzeczywistnione. Ponadto jasnym jest, było i będzie, że system czystego „godzinowego" (bez kilometrowego) będzie tak długo i dopóty niesprawiedliwy i krzywdzący, dopóki na pociągach biegnących szybko i daleko, nie będą obowiązywały stawki wyższe niż na pociągach jeżdżących powoli i na krótkich odcinkach. Nowy projekt M. K. czyni temu wymogowi zadość w pewnym przynajmniej stopniu i wyrównywuje po części straty, które pracownicy parowozowi zatrudnieni na omawianych pociągach od wielu miesięcy ponoszą i wobec tego także i w tym względzie jest wyrazem postępu.

3. Do zdobycia dla pracowników parowozowych wyższego niż dotychczas poziomu zarobków sama dobra wola z naszej strony nie wystarcza. Nie wystarcza też napisanie choćby i setki memoriałów, ani 10-cio stronicowego artykułu. O to trzeba walczyć celowo i świadomie, licząc się z rzeczywistością, oceniając na trzeźwo i rozumnie szanse, okoliczności i warunki. Nie ma wśród nas takiego idioty, któryby nie chciał, aby maszynista na pociągu towarowym zarabiał już nie 200, lecz choćby 400 i 500 zł. „godzinowego". Cóż jednak z tego, że my chcemy i B.B.Z.M. chce, kiedy M. K. nie chce i powiada, że nie może? Powiada natomiast, że chce i może podwyższyć — zresztą zgodnie z wymogami słuszności — stawki dodatku na pociągach pośpiesznych-osobowych i pośpiesznych — oraz dalekobieżnych towarowych oraz wprowadzić cały szereg zmian, bez wątpienia korzystnych dla pracowników. Kto i na jakiej podstawie upoważnił kogokolwiek do odrzucania opartego na tych założeniach projektu i rezygnowania z grubych kilkuset tysięcy złotych, które maszyniści z tego tytułu zainkasują do swoich kieszeni i co innego mógł odpowiedzieć na to szanujący się Związek, jak tylko — „dawajcie, co dajecie i to jak najprędzej!?" Droga do dalszej walki o podwyższenie zarobków stoi przed nami otworem i, jak dotąd, nic z wyjątkiem rozłamu w naszych szeregach, nam jej nie zagradza. Nie mieliśmy też nigdy zamiaru wyrzekać się dalszej walki o postulaty nasze w tej i w każdej innej dziedzinie, nie zwykliśmy jednak z głupkowatym uporem wołu, tłuc głową o mur, bo to nie jest żadna walka, lecz bezrozumne i tępe szaleństwo, które nikomu żadnej korzyści nie przyniesie. Wystarczy, aby raz wreszcie zlikwidować nieszczęsną opozycję i aby p. Drożyński przestał mącić i bruździć w naszych szeregach, a maszyniści dadzą sobie już radę ze swoimi postulatami zawodowymi!

Tyle w sprawie uzasadnienia naszego stanowiska.

Co do szczegółów ministerialnego projektu mieliśmy szereg zastrzeżeń. Pominęliśmy te wszystkie zagadnienia, które, zgodnie ze stanowiskiem naszym, zajętym w memoriale „w sprawie sposobu stosowania przepisów o godzinowym" (patrz „Maszynista" Nr. 10 z r. 1937, str. 79 i nast.), zostały rozstrzygnięte na korzyść pracowników w okólniku M. K . z dn. 28 stycznia r. b. (omawiamy ten okólnik szczegółowo na innym miejscu w niniejszym numerze „Maszynisty"). Wysunęliśmy natomiast postulaty następujące:

1) skrócenie czasu niepłatnych opóźnień do 30 minut;

2) przyznanie dodatku za przyjęcie i zdanie parowozów manewrowych i opłacanie dodatkiem przerw w pracy manewrowej;

3) ustalenie minimalnego czasu przyjęcia i zdania parowozu nie na 30 minut, jak projektuje M. K., lecz na conajmniej 1 godzinę 30 minut oraz ustalenie takich ryczałtów za przyjęcie i zdanie, aby nie były one niższe od czasu rzeczywiście potrzebnego na dokonanie tych czynności, tudzież aby obejmowały nie tylko czas potrzebny na czysto techniczne przyjęcie i zdanie, lecz także i czas niezbędny dla dojazdu od granicy torów trakcyjnych do pociągu i odwrotnie oraz czas wykonywania czynności przygotowawczych takich, jak próba hamulców itp.;

4) przyznania stawki przewidywanej dla pociągów pośpiesznych maszynistom prowadzącym pociągi elektryczne na liniach podwarszawskich, oraz ustalenia odrębnej wyższej stawki dla lux-torped.

Zgodnie z oświadczeniami złożonymi przez p. Ministra na konferencji postulaty te będą rozpatrzone, a według posiadanych przez nas informacyj, można przewidywać, iż, przynajmniej niektóre z nich zostaną już obecnie, w tekście nowych przepisów uwzględnione.

Wreszcie podajemy do wiadomości czytelników, iż wprowadzenia w życie nowych przepisów spodziewać się można nie wcześniej, ale zapewne i nie później, niż od 1.V.1938. Ostateczny tekst przepisów nie został jeszcze zatwierdzony przez p. Ministra, tym nie mniej nie należy się spodziewać zmiany zasadniczych i podstawowych zasad projektu.

—o—

Nie możemy, niestety, poprzestać na rzeczowym sprawozdaniu z konferencji w M. K. z dn. 25.II.1938 r., musimy bowiem wbrew woli, z najgłębszą odrazą i wstrętem zająć się po krótce artykułem pt. „Bilans reformy godzinowego", zamieszczonym w Nr. 2 „Maszynisty Kolejowego" z r. 1938. Sążnista ta, licząca bitych 10 stron druku „kobyła" (tak nazywa się w gwarze dziennikarskiej długi a wodnisty i beztreściwy artykuł) zajmuje się, sposobem właściwym temu czasopismu i przy użyciu metod stosowanych stale i niezmiennie przez B.B.Z.M. historią godzinowego, począwszy od nieboszczyka Stephensona, jak również szczegółowym opisem przebiegu konferencji z dn. 25.II. 1938 i zdarzeń, które ją poprzedziły. Związek nasz i Prezesa naszej organizacji, kol. Siadaka, potraktowano w tym artykule z taką pieczołowitością, że w imię prawdy i godności naszej organizacji winni jesteśmy opinii publicznej kilka słów wyjaśnienia.

Przede wszystkim kilka poprawek historycznych do dziejów „reformy godzinowego": P. Drożyński opisuje dokładnie „zasługi" swoje i swojej organizacji w tej sprawie, podaje szczegółowo tekst rozmaitych poronionych i żywo urodzonych projektów oraz wszelkie swoje na ten temat wnioski i wypociny, ale wiele ważnych faktów przemilcza. Poczuwamy się tedy do obowiązku fakty te przypomnieć:

I tak np. zapomniał p. Drożyński poinformować czytelników swego czasopisma, że — jak to wynika z informacyj, podanych w Nr. 14 czasopisma „Konduktor" z r. 1936 — jeszcze w listopadzie r. 1935 otrzymał z Biura Usprawnienia Kolejnictwa aż 4 projekty nowych przepisów o „godzinowym" do zaopiniowania, lecz, że o tych projektach nie poinformował opinii publicznej i w ogóle fakt ten przemilczał. Nie wyjaśnia też p. Drożyński czy w ogóle i jakie mianowicie stanowisko zająl wobec tych projektów i co uczynił, aby zapobiec krzywdzie, która maszynistów w związku z tym spotkała?

Nie uznał też p. Dorożyński za stosowne przypomnieć, że dnia 20 czerwca 1936 r., a więc w 21 dni po wydaniu zarządzenia M. K., wprowadzającego, jak wiadomo, obniżki zarobków, sięgające do 80 i więcej %, oświadczył na walnym zjeździe B.B.Z.M. w Stanisławowie (patrz „Maszynista Kolejowy" z lipca 1936 r., str. 4), że „nowy projekt w tej czy w innej formie, nie obniży zarobków godzino - kilometrowego, a jedynie zmniejszy wybitnie koszty obliczania".

I tego też nie wytłumaczył, jak to się stać mogło, że osoba ciesząca się takim wzięciem, takim poparciem u czynników miarodajnych, mąż, któ-

rego postulaty według oświadczenia p. posła Starzaka (patrz „Maszynista Kolejowy" Nr. 6 z r. 1936), znajdują i znajdować będą w M. K. jak najprzychylniejsze ustosunkowanie, nic nie wiedział o grożącej maszynistom krzywdzie, i nie zdołał jej zapobiec i na czym wobec tego polega reklamowana przezeń „współpraca z Rządem".

Nie wyjaśniono również dlaczego p. Drożyński, już po stwierdzeniu na własne oczy i na własny rozum, że jednak nowe zarządzenie wprowadza dotkliwe zniżki, nie miał nic lepszego do roboty, jak w okólniku z dnia 11.VII.1936 r. pisać, co następuje: „Niezależnie od powyższego, Prezes Związku zauważa, że wszelkie uchwały odnośnie ustosunkowania się do nowego zarządzenia, są niewłaściwe, a dają jedynie zadowolenie naszym wrogom. Wzywamy przeto wszystkich kół, którzy nadesłali uchwały protestacyjne z zebrań o anulowanie ich, a natomiast w zamian nadsyłali materiału o wysokości zarobków".

I do tego też nie przyznał się p. Drożyński, że jedyny rozsądny swój memoriał w sprawie „godzinowego" odwalił po prostu, niemal dosłownie z naszego memoriału i z rezolucji Zarządu Głównego naszego Związku, co mieliśmy możność udowodnić z tekstami w ręku w artykule pt. „Cicha, żmudna praca" w Nr. 10 „Maszynisty" z r. 1936.

A wreszcie i tym zamilczał p. Drożyński, że wydanie rozporządzenia z dn. 30.XII.1936, tego samego, które obecnie pragnie zmienić i zreformować, powitał w okólniku Nr. 7 z r. 1937 wybuchem entuzjazmu.

„Oznaczenie łącznego czasu na przyjęcie i zdanie parowozu w sumie 2½ godziny, przyczyni się do poprawy stosunków pracy w parowozowniach — pisał podówczas p. Drożyński — bowiem dłuższe okresy mogą być stosowane jedynie za zgodą Ministerstwa Komunikacji. Skończyły się zatem 5-cio czy 6-cio godzinne postoje pod składami opałów, jak to miało miejsce dotychczas!"

„Za przesądzoną z góry — czytamy w innym miejscu tego samego okólnika — uznać należy kwestię przyjęcia i zdania parowozu po pracy manewrowej. M. K. kwestię tę nie chce już rozpatrywać i pozostawi ją zapewne bez jakichkolwiek zmian".

A wszystko to podawał p. Drożyński do wiadomości swoich członków w tym celu, aby „uspokoić burzliwe nastroje, wywołane przez „opozycję" (t. zn. przez nas).

Cóż się zatem stało p. Drożyńskiemu, że poczuł nagle w sobie taki wigor, jaki giez go ukąsił, że, zasad swoich niepomny, ciska się z furią na wysokie władze, dla których zawsze miał tyle pokornego uznania, ba, na samego nawet p. Ministra?

P. Drożyński nigdy nie miał w „pracy", którą mu na terenie ruchu zawodowego powierzono, własnej woli, ani własnego zdania. Widocznie komuś zależy na sianiu fermentu i robieniu frondy wśród maszynistów. P. Drożyński nie może przeboleć utraty swych wpływów, p. Drożyński pieni i zacietrzewia się aż do nieprzytomności, widząc, że M. K. ośmiela się rozstrzygnąć sprawę niezgodnie z jego wnioskami. P. Drożyński ubzdurał sobie, że maszyniści, prowadzący pociągi pośpieszne, nie mogą korzystać z wyższej stawki, niż prowadzący pociągi osobowe i tak się przy tym zaindyczył, że stracił całkiem panowanie nad sobą.

„Czy zgadza się Pan na ten nowy projekt?" — zapytał p. Minister p. Drożyńskiego na konferencji dn. 25.II. 1938 r.? — Nie zgadzam się. — Dlaczego? — Bo wprowadza osobne, wyższe stawki dla pociągów pośpiesznych. — A przecież projekt ten jest lepszy od obowiązujących obecnie przepisów, czy Pan to przyznaje? — Przyznaję. — A mimo to, nie zgadza się Pan? rezygnuje pan z kilkuset tysięcy złotych? — Nie zgadzam się. Więc pan woli, aby pozostał dotychczasowy stan rzeczy? — Wolę i proszę p. Ministra, aby tego projektu w życie nie wprowadzał. — Dlaczego? — Bo wprowadza wyższe stawki dla pociągów pośpiesznych — Bywają różne gusty, „mężczyźni lubią blondynki" — rzekł na to p. Minister i machnął zrezygnowany ręką.

Na wspólnej naradzie, którą odbyliśmy z przedstawicielami B.Z.Z.M. przed konferencją, odezwał się do p. Drożyńskiego jeden z członków Prezydium naszego Związku: „Stawia pan wszystko na jedną kartę, upiera się pan przy swoim projekcie ogólnego podwyższenia stawek na poziomie, którego osiągnięcie w obecnej sytuacji jest mało prawdopodobne. Co będzie, jeżeli p. Minister nie zgodzi się z pańskimi wnioskami?... „Pójdę z nim do Sławoja na arbitraż" — odrzekł p. Drożyński. Czekamy tedy z prawdziwym zainteresowaniem, będzie to bowiem widowisko nie lada: p. frajter Drożyński z p. Pułkownikiem i Ministrem Ulrychem u Sławoja — n. b. Premiera, gen. Składkowskiego na arbitrażu! A swoją drogą, trochę ci protektorzy zawrócili p. Drożyńskiemu w głowie i nie zaszkodziłoby zaaplikować mu choć na parę godzin dziennie przyrząd, zwany po polsku kaganiec, a po małopolsku — puzdro.

Pluton delegatów, których p. Drożyński przyprowadził na konferencję, sekundował dzielnie swemu komendantowi. Jeden z prezesów produkował się recytowaniem bajki o rybie, raku i pasternaku, czy innym łabędziu, inny ryczał tak, że omal szyby z okien nie powypadały, a wszyscy prześcigali się, aby przekonać nie tylko już p. Ministra, lecz także wytrawnych i doświadczonych fachowców z Departamentu M. K., że maszyniści pociągów pośpiesznych na wyższe zarobki nie zasługują. „Dość się już natuczyli przez tyle lat, my P. Ministrowi udowodnimy, że zarabiali po 400 i więcej złotych godzinowego miesięcznie". „Wolę prowadzić 4 pociągi pośpieszne, niż jeden osobowy" — mówił p. Wasilewski z Skarżyska i dowodził długo i wymownie, jak to łatwo jest owe pośpieszne pociągi prowadzić, o ileż łatwiej niż np. towarowe — zbiorowe lub osobowe podmiejskie". Nawet z podwyżki uposażenia zasadniczego rezygnowała delegacja, a zachowała się tak, że p. Ministrowi odechce się raz na zawsze urządzać konferencje z pracownikami, jeśli o poziomie intelektualnym i wyrobieniu społecznym przedstawicieli związków zawodowych sądzić będzie po przykładzie członków komisji B.B.Z.M.

Temu wszystkiemu musieliśmy się przysłuchiwać ze wstydem i w głębokim zażenowaniu, albowiem ani na chwilę nie mogliśmy zapomnieć, że przecież to są bądź co bądź maszyniści, koledzy po fachu, przedstawiciele związku, jednoczącego członków naszego zawodu i że wszystko to odbywa się w oczach Ministra Komunikacji i wysokich urzędników M. K., tych właśnie, którzy decydują o losach naszych postulatów i mają prawo sądzić nasz zawód po jego przedstawicielach.

—o—

O stanowisku naszego Związku wobec projektu M. K. mówiliśmy już poprzednio. Wobec pogłosek rozpowszechnianych przez B.Z.Z.M. wypada na ten temat to jeszcze tylko dorzucić, że niecnym kłamstwem jest twierdzenie, jakobyśmy sprzeciwiali się podwyższeniu stawek godzinowego do wysokości proponowanej przez p. Drożyńskiego. Przeciwnie, Prezes naszego Związku, kol. Siadak, oświadczył wyraźnie i uroczyście, że projekt p. Drożyńskiego w tym względzie popiera w 100%, a p. Minister Komunikacji, reasumując wyniki dyskusji, zaznaczył, iż oczywistym jest, że Związek nasz dąży do ustalenia stawek na jaknajwyższym poziomie.

—o—

W końcu słów parę o bezprzykładnym wprost i niespotykanym w gronie ludzi uczciwych ataku osobistym na Prezesa naszego Związku, kol. Siadaka.

„Maszynista Kolejowy" w cytowanym artykule podsuwa kol. Siadakowi następujące oświadczenie, które rzekomo złożyć miał na omawianej konferencji:

„Ciężką sytuację, jakiej znaleźliśmy się w tym momencie, pogorszył fakt oświadczenia się Prezesa Z.Z.M., p. Siadaka, który zapytany o zdanie w przedmiocie zgłoszonego przez naszą delegację wniosku, odpowiedział, że jako prezes Z.Z.M., nie przychyla się do postulatu B.B.ZM., zabiegającego o podwyżkę stawek dodatku godzinowego, bo nie może się pogodzić z myślą o uzyskaniu np. dla maszynistów pociągów towarowych miesięcznego zarobku z tytułu godzinowego w kwocie 200 zł., t. j. o 36 zł. więcej, jak wynoszą zarobki w chwili obecnej".

Jest to, oczywiście, bezczelne, świadome i na zimno, dla przejrzystego celu, sfabrykowane kłamstwo. Oświadczamy, iż Prezes naszego Związku, kol. Siadak, jest zdrów na umyśle i przytomny, a tylko nieuleczalny wariat lub człowiek pijany do nieprzytomności, mógłby, będąc Prezesem Związku, złożyć podobne oświadczenie wobec Ministra Komunikacji, Dy-

rektorów Departamentu i Naczelników Wydziałów, wobec 4 swoich kolegów, zasiadających z nim razem w Zarządzie Zawodowego Związku pracowniczego oraz w przytomności p. Drożyńskiego i kilkunastu innych kontrolerów z wrogiej mu osobiście i zwalczającej kierowany przez niego Związek, konkurencyjnej organizacji.

Jesteśmy przekonani, że to nasze oświadczenie wystarczy najzupełniej każdemu rozsądnemu człowiekowi i nie mamy w tej sprawie nic już więcej do nadmienienia — na tym miejscu. Oczywiście, na tym się nie skończy. Obowiązek obrony dotkniętej tą drogą ciężko a złośliwie, czci naszego przedstawiciela oraz dobrego imienia naszej organizacji, zmusza nas do poszukiwania zadośćuczynienia na właściwej drodze.

Ponad to p. Drożyński, rozzuchwalony dotychczasową bezkarnością, posunął się tym razem i w innym kierunku za daleko. Zapomniał mianowicie, że zdaje sprawę z konferencji urzędowej, zwołanej przez p. Ministra Komunikacji i odbytej pod przewodnictwem tegoż Ministra w obecności osób urzędowych i że to nie jest ani wiec, ani zebranie koła B.B.Z.M., ani koleżeńska rozmowa o brechałce. Rozpowszechnianie świadomie kłamliwych sprawozdań z takiej konferencji — to nie sprawa prywatna, lecz bez wątpienia naruszenie godności i powagi p. Ministra i wysokiego urzędu, który sprawuje.

Trzeba będzie zatem, nietylko odsiedzieć, ale i odszczekać! Co też niebawem nastąpi.

ABY HANDEL SZEDŁ!

Od wielu lat upominamy się uporczywie, choć bezskutecznie, o wydanie pracownikom parowozowym na rękę obowiązujących, choćby tylko najważniejszych, instrukcyj służbowych. Pisaliśmy w tej sprawie już kilkanaście razy do M. K., a nawet uzyskaliśmy od p. Ministra konkretnie obietnicę, że poleci sprawę tę załatwić po myśli naszych, niewątpliwie w całej pełni uzasadnionych, postulatów. Mimo to do dziś dnia pracownicy parowozowi instrukcyj tych nie otrzymali, co wychodzi na szkodę interesom służbowym, a — jeśli chodzi o instrukcję tak doniosłego znaczenia jak R 1 — może stać się łatwo, bywa też niejednokrotnie przyczyną wypadków i katastrof ruchowych.

Z prawdziwą tedy przyjemnością przeczytaliśmy w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji O. K. P. w Radomiu Nr. z r. 1938, poz. 1, okólnik treści następującej:

„Podręczniki kolejowe, jak taryfy, przepisy i instrukcje wydawane przez Zarząd kolejowy dla celów służbowych i szkoleniowych mogą być nabywane przez pracowników kolejowych oraz osoby prywatne. W tym celu należy zwracać się piśmiennie (!) bezpośrednio lub też za pośrednictwem zawiadowców stacyj do Wydziału Handlowo - Taryfowego DOKP., względnie osobiście do Składnicy wydawnictw taryfowych w Radomiu (ul. Rynek Nr. 11), pokój 55, gdzie po ustalonych cenach można nabywać omawiane podręczniki.

Składnica zaopatrzona jest w taryfy, przepisy i instrukcje dotyczące służb: Handlowo - Taryfowej, Drogowej, Mechanicznej, Ruchu, Sanitarnej i Zasobów.

Pracownicy we własnym interesie powinni nabywać potrzebne im podręczniki celem rozszerzenia wiedzy fachowej".

Wydanie tego okólnika należy zaliczyć do objawów dodatnich i uznać go za wyraz postępu w porównaniu z dotychczas stosowaną praktyką. Nareszcie choć jedna Dyrekcja zrozumiała, że instrukcje i przepisy nie są po to, aby pleśniały w magazynach, lecz po to, aby z nich pracownicy korzystali! Może dobry przykład podziała na inne Dyrekcje oraz na Ministerstwo Komunikacji, które jakoś dotąd prawdy tej zrozumieć nie może.

Zachodzi jednakże pytanie: jak uzgodnić przytoczony okólnik z postanowieniami § 22 ust. (2) obowiązującej pragmatyki służbowej, który powiada, że **obowiązkiem zwierzchnika jest m. in. zaopatrywać podwładnych w instrukcje, potrzebne do wykonywania służby?**

Dotychczas zwierzchnicy tego obowiązku nie spełniali, tłumacząc się brakiem odpowiedniej ilości egzemplarzy instrukcyj. Obecnie już, w ten sposób tłumaczyć się nie mogą, wiadomo bowiem, że instrukcje są i gdzie je można nabywać.

Nic już zatem nie usprawiedliwia jaskrawego zaniedbywania obowiązków wynikających z § 22 ust. (2) pragmatyki, a wobec tego radzimy PP. Dyrektorom kolei, jako najwyższym zwierzchnikom, do których odnosi się pragmatyka, aby nie narażali się na odpowiedzialność służbową (występek z §§ 19, 22 i 55 ust. 3 pragmatyki — niedbalstwo!) i zakupiwszy coprędzej w Składnicy Wydawnictw Taryfowych w Radomiu (ul. Rynek 11, pokój 55) niezbędną ilość egzemplarzy instrukcyj po ustalonej cenie, rozdali je (bezpłatnie!) wszystkim swoim podwładnym, jako że są im one do wykonywania służby koniecznie potrzebne.

W ten, co prawda nie całkiem prosty, sposób pracownicy otrzymają nareszcie przepisy i instrukcje do osobistego użytku, a i my coś przy tym zarobimy. nie wątpimy bowiem, że Wydział Handlowo - Taryfowy Dyrekcji OKP. w Radomiu przyzna nam za doskonały, choć nie opatentowany, pomysł stosowną handlową prowizję od każdego sprzedanego w związku z niniejszą notatką egzemplarza instrukcji.

Jak handel, to handel!

SPRAWY SŁUŻBOWE

WYJAŚNIENIA

W SPRAWIE SPOSOBU STOSOWANIA PRZEPISÓW O „GODZINOWYM"

W Dzienniku Urzędowym M. K. nr 16 z r. 1938, pod poz. 174 ogłoszony został okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 stycznia 1938 r. nr 15 w sprawie stosowania obowiązujących przepisów o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie. Postanowienia tego okólnika podajemy poniżej w brzmieniu dosłownym poprzedzając je tekstem przepisów, do których się odnoszą:

TEKST.

§ 2 ust. (2) pkt 1). Dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie należy się drużynie za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu do chwili przyjazdu na stację zdania parowozu, określony w służbowym rozkładzie jazdy oraz za czas wyznaczony na przygotowanie i zdanie parowozu. Dla pociągów, które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy miarodajny jest czas odjazdu ze stacji objęcia i przyjazdu tych pociągów do miejsca przeznaczenia.

pkt. 2). W razie zmiany rodzaju pociągu na jednej ze stacyj przejściowych, zalicza się danej drużynie czas jazdy dla każdego pociągu oddzielnie, a czasu postoju ze stacji zmiany rodzaju pociągu nie bierze się w rachubę.

WYJAŚNIENIA.

W przypadku przyjazdu pociągu do stacji zdania parowozu lub do stacji zwrotnej przed czasem, określonym w rozkładzie jazdy, oblicza się dodatek za czas, określony w rozkładzie jazdy, a nie za faktyczny czas jazdy.

W razie zmiany numeracji pociągu na jednej ze stacji przejściowych, na której nie następuje ani zdanie, ani przyjęcie parowozu, zalicza się drużynie czas postoju z parowozem na danej stacji do czasu służby w drodze na parowozie. Dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie oblicza się w tym przypadku za czas od chwili wyjazdu pociągu z pierwszą numeracją ze stacji objęcia parowozu, do chwili przyjazdu danego pociągu z ostatnią numeracją na stację zdania parowozu, według rozkładu jazdy.

W razie zmiany rodzaju pociągu, która powoduje przyznanie innej stawki dodatku godzinowego, (numer pociągu pasażerskiego ulega zmianie na towarowy lub odwrotnie), nie bierze się w rachubę czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pocią-

gu, a dodatek godzinowy za czas jazdy oblicza się dla każdego pociągu oddzielnie.

Jeżeli drużyna na stacji zmiany rodzaju pociągu pozostaje na parowozie bez zdania parowozu, przyznaje się drużynie za czas postoju dodatek, przewidziany w § 2 ust. (3). (t. j. dla maszynisty 30 gr., dla pom. masz. 25 gr. i dla palacza 20 gr. za godzinę — przyp. Red.). W razie wykonywania w tym czasie pracy manewrowej, przyznaje się drużynie dodatek, przewidziany w § 2 ust. (11) pkt. 3) (t. j. dla maszynisty 36 gr. i dla pom. masz. 27 gr. za godzinę — przyp. Red.).

TEKST.

§ 2 ust. (2) pkt. 3). Za przygotowanie parowozu przed odjazdem pociągu ze stacji objęcia parowozu i za zdanie parowozu po przyjeździe pociągu na stację zdania parowozu, otrzymują drużyny parowozowe dodatek ustalony dla poszczególnych parowozowni przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych w wysokości nie przekraczającej dodatku za 2½ godzin służby w drodze na parowozie przy danym pociągu. W wyższym wymiarze może być dodatek ten ustalony tylko przez Ministerstwo Komunikacji.

WYJAŚNIENIA.

Jeżeli czas postoju drużyny między przyjazdem a odjazdem na stacji zdania parowozu jest krótszy od czasu, ustalonego na przygotowanie i zdanie parowozu w danej parowozowni, przyznaje się drużynie dodatek za przygotowanie i zdanie parowozu w granicach faktycznego czasu postoju.

Przy próbach parowozów, wychodzących z naprawy, nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parowozu.

Drużynie, obsługującej parowozy luzem, przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parowozu.

TEKST.

§ 2 ust. (3). Za czas postoju drużyny z parowozem na stacji zwrotnej, w której nie następuje zdanie parowozu, otrzymuje drużyna dodatek godzinowy w następującej wysokości: maszynista 30 gr. za godz., pomocnik masz. 25 gr. za godz. i palacz (trzeciak) 20 gr. za godz.

WYJAŚNIENIA.

W razie opóźnionego lub wcześniejszego przyjazdu pociągu do stacji zwrotnej, w której nie następuje zdanie parowozu, czas postoju drużyny z parowozem należy liczyć od chwili faktycznego przyjazdu do chwili odjazdu pociągu, określonego w służbowym rozkładzie jazdy.

Za postój drużyny z parowozem na stacji macierzystej przy pociągach zdawczych (od pociągu do pociągu) nie przysługuje dodatek godzinowy.

TEKST.

§ 2 ust. (4). Drużyna parowozowa zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji końcowej ponad 2 godziny, otrzymuje za każdą godzinę opóźnienia powyżej 2 godzin dodatek godzinowy, przewidziany w ust. 1) pkt. A dla danego rodzaju pociągu.

WYJAŚNIENIA.

Opóźnienie pociągu, powstałe na stacji macierzystej danej drużyny, wlicza się do opóźnienia, powstałego w drodze przed przybyciem na stację zdania pociągu.

TEKST.

§ 2 ust. (10) pkt. 2). Palacze wagonów ogrzewczych (parników) zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla palacza (trzeciaka) pociągu pasażerskiego.

WYJAŚNIENIA.

Palaczom wagonów ogrzewczych (parników) nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parnika. W razie ogrzewania parnikiem składów pociągów na stacjach zwrotnych, przyznaje się palaczom dodatek, przewidziany w ust. (3) § 2 dla palacza (trzeciaka).

TEKST.

§ 2 ust. (11) pkt. 1). Dodatek godzinowy wymieniony w ust. (1) pkt. B (t. j. dla maszynisty 36 gr. a dla pom. masz. 27 gr. za godzinę — przyp. Red.) wypłaca się za czas trwania manewrowania parowozem manewrowym od chwili objęcia służby parowozowej przez drużynę parowozową do chwili ukończenia pracy manewrowej lub zdania następnej drużynie.

WYJAŚNIENIA.

Drużynie manewrowej nie przysługuje dodatek za przygotowanie lub zdanie parowozu manewrowego.

Za czas przerwy pracy manewrowej, stwierdzonej jako rezerwa, nie należy się dodatek godzinowy.

TEKST.

§ 2 ust. (12). Za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach gospodarczych (roboczych) otrzymują drużyny parowozowe połowę dodatku godzinowego, ustalonego w ust. (1) pkt. A. lit. b.) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach towarowych (t. j. maszynista 41 gr. a pom. masz. 32 gr. za godzinę — przyp. Red.).

WYJAŚNIENIA.

Zmniejszoną o 50% stawkę dodatku godzinowego, ustalonego za obsługę pociągów towarowych, stosuje się tylko za te pociągi gospodarcze (robocze), które nie przekraczają granic jednego i tego samego węzła lub wysyłane są do pracy na linię z materiałem kolejowym. Wszystkie inne pociągi gospodarcze, które przewożą materiały kolejowe poza granicę jednego i tego samego węzła, a na linii nie pracują, uznaje się za pociągi towarowe i opłaca się pełną stawkę dodatku godzinowego. Do pociągów towarowych zalicza się również pociągi gospodarcze, do których doczepione są wagony z przesyłkami handlowymi.

TEKST.

§ 2 ust. (13). Za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie wyznaczonych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych w poszczególnych parowozowniach głównych, za czas ogrzewania składów pociągów na stacjach parowozami specjalnie do tego celu wyznaczonymi, oraz za czas odkażania wagonów, otrzymuje drużyna parowozowa za każdą godzinę tej pracy połowę stawki dodatku godzinowego, przewidzianego w ust. (1) pkt. B za czas manewrowania parowozem manewrowym.

WYJAŚNIENIA.

Dodatek za ogrzewanie składów pociągów parowozami, wyłącznie do tego celu wyznaczonymi, przysługuje w parowozowni głównej oraz w parowozowniach zwrotnych, w których następuje zdanie parowozu.

Za ogrzewanie składów pociągów parowozem pociągowym na stacji zwrotnej, na której nie nastąpiło zdanie parowozu, należy się drużynie dodatek, przewidziany w § 2 ust. (3) (t. j. dla maszynisty 30 gr., a dla pom. masz. 25 gr., i dla palacza 20 gr. za godzinę — przyp. Red.).

Za płukanie parowozu lub tłoczenie wody przez parowóz (oddawanie pary do pulsometra) i inne czynności nie wymienione w zarządzeniu wyżej przytoczonym, nie należy się dodatek godzinowy.

Przytoczony powyżej okólnik wyjaśnia w sposób właściwy i na ogół zgodnie z interesami drużyn parowozowych liczne wątpliwości, jakie nasuwały się w praktycznym stosowaniu przepisów o godzinowym. Idzie on po linii zapatrywań sformułowanych przez Prezydium Z. Z. M. w memoriale „w sprawie niewłaściwego stosowania przepisów o godzinowym" (patrz „Maszynista Nr. 10 z r. 1937, str. 79 i nast.) i stanowi realizację postulatów naszych w tym memoriale zawartych.

Podkreślić należy, że okólnik ten ma na celu wyjaśnienie obecnie obowiązujących przepisów o godzinowym, a nie ma bezpośredniego związku z nowym projektem tych przepisów z czego wynika, że, po wprowadzeniu w życie przepisów o godzinowym w nowej redakcji, niektóre jego postanowienia (np. w sprawie czasu niepłatnych opóźnień, w sprawie przerw w pracy manewrowej it. p.) staną się nieaktualne.

Ustalając właściwą interpretację przepisów obowiązujących od dn. 1 grudnia 1937 r. stwarza okólnik podstawę do rewizji obliczeń „godzinowego", dokonanych przez poszczególne dyrekcje w sposób sprzeczny z zawartymi w nim postanowieniami, a więc w sposób niewłaściwy. Prezydium Związku zamierza wszcząć na tej podstawie stosowną akcję o wyrównanie różnicy, powstałej na niekorzyść drużyn parowozowych wskutek błędnych obliczeń. O sposobie przygotowania i przeprowadzenia tej akcji zostaną powiadomione Koła i Okręgi Z. Z. M. w drodze organizacyjnej.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

XIV. WALNY ZJAZD DELEGATÓW

KRAKÓW, 10 i 11 KWIETNIA 1938 ROKU

Porządek obrad Zjazdu ustalony został, jak następuje:

Dnia 10.IV.1938 r. o godz. 9-tej odbędzie się nabożeństwo żałobne za zmarłych członków Związku w kościele O.O. Bernardynów przy ul. Stradom.

Zbiórka uczestników Zjazdu o godzinie 9,30 obok katedry na Wawelu. O godz. 9.45 nastąpi **złożenie wieńca u trumny Pierwszego Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, w krypcie pod Wieżą Srebrnych Dzwonów,** poczym uczestnicy Zjazdu udadzą się pochodem do miejsca obrad **w Sali Saskiej przy ul. Św. Jana Nr. 6,** gdzie o godz. 10 nastąpi otwarcie Zjazdu.

Porządek obrad przewiduje: dnia **10.IV. 1938 r.** otwarcie Zjazdu, przemówienia powitalne, wybór prezydium Zjazdu i Komisyj, sprawozdanie Prezydium Związku i głównej Komisji Rewizyjnej. Po zakończeniu obrad plenarnych obradują komisje. **Dnia 11.IV.1938** r. sprawozdanie komisyj, wybór Prezydium i Głównej Komisji Rewizyjnej, oraz zakończenie obrad.

Dnia 12.IV.1938 r. planuje Prezydium dla chętnych uczestników Zjazdu i ich rodzin **wycieczkę do Wieliczki, oraz zwiedzanie zabytków Krakowa.** Udział zgłaszać należy do dnia 5.IV. b. r. w Prezydium.

Noclegi dla kol. kol. delegatów zarezerwowano w **Miejskim Domu Wypoczynkowym w Krakowie, Oleandry Nr. 4** (dojazd z dworca kolejowego tramwajami Nr. 1 i 4 z przesiadaniem na Rynku głównym).

Wstęp na salę obrad oraz do kuluarów dozwolony jest tylko uczestnikom Zjazdu za okazaniem mandatu oraz zaproszonym gościom za okazaniem imiennego zaproszenia.

Kierownictwo Zjazdu będzie się starało umożliwić wstęp na galerię także i innym członkom Związku, o ile nie będzie to stało w sprzeczności z przepisami policyjnymi. **Z prawa wstępu będą mogli w tym wypadku korzystać jedynie i wyłącznie członkowie Związku nie zalegający z opłatą składek członkowskich za okazaniem legitymacji związkowej i dowodu osobistego.** Prezydium Związku uprzedza, że straż porządkowa będzie przestrzegała ściśle tych reguł i nie będzie uwzględniała żadnych wyjątków.

BYDGOSZCZ

Jubileusz pracy kolejowej. Pożegnanie emeryta. Dnia 15 stycznia 1938 r. święciło Koło Z. Z. M. w Bydgoszczy uroczystość jubileuszową 11-tu kolegów, którzy ukończyli 25-cio lecie swej pracy kolejowej. Jubilatami byli kol. kol. **Aleksiejew P.** masz. I kl., **Chyła Jan** masz. I kl., **Kochanowski Zyg.** masz I kl., **Krüger Józef** masz. I kl., **Linden Brunon** masz. I kl., **Łosiniecki Jan** masz. I kl., **Silinik-Karlon Bolesław** masz. I kl., **Wyszomirski H.** masz. I kl., **Cisowski Władysław** masz II kl., **Frelik Antoni** pom. masz. I kl. i **Perlik Maksymilian** pom. masz. II kl. Równocześnie żegnało Koło długoletniego swego członka kol. **Czerwińskiego Teofila,** który po długoletniej pracy kolejowej przeszedł w stan spoczynku.

Uroczystość zaszczycili swoją obecnością: z ramienia władz kolejowych p. inż. **R. Schmidt,** zast. nacz. par. oraz **p. T. Nowiński,** pom. nacz. par. Bydgoszcz, z ramienia Centrali Z. Z. M. Prezes Związku kol. **Siadak** i doradca prawny Związku p. **Dr. Żuniak** oraz członek Zarz. Głównego i Prezes okręgu katowickiego Z. Z. M. kol. **Bartuś.**

Uroczystość zagaił Przewodniczący Koła Z. Z. M. w Bydgoszczy kol. **Drejer Jan,** podnosząc wartość pracy i zasługi w służbie kolejowej kolegów jubilatów oraz żegnając serdecznie odchodzącego w stan spoczynku kol. Czerwińskiego.

Z ramienia Zarządu Okręgowego przemawiał Prezes Okręgu kol. **Hernet,** podkreślając wartość węzłów solidarności organizacyjnej, jednoczących członków naszego Związku w złej i dobrej doli zarówno w chwilach walki o prawa naszego zawodu, jak też i w momentach uroczystości koleżeńskich i życząc kolegom jubilatom dalszej owocnej i chwalebnej pracy dla dobra Państwa i kolejnictwa polskiego a kol. Czerwińskiemu długich lat zdrowia i pomyślności. W imieniu Centrali przemawiał Prezes Zw. kol. **Siadak,** a kol. **Bartuś** złożył kolegom jubliatom oraz kol. Czerwińskiemu życzenia imieniem okręgu katowickiego. Dłuższe przemówienie wygłosił ponadto doradca prawny Związku i redaktor „Maszynisty" **p. Dr. Zuniak,** podnosząc ciężkie warunki pracy i odpowiedzialność w trudnym i niebezpiecznym zawodzie maszynisty prowozowego.

Kol. Jubilaci oraz kol. Czerwiński dziękowali w krótkich słowach za pamięć i słowa uznania , poczym zebrani spędzili kilka godzin na wspólnej pogawędce przy skromnym posiłku.

Zarząd koła Bydgoszcz ofiarował kolegom-jubilatom na pamiątkę uroczystości pięknie i artystycznie wykonane dyplomy jublileuszowe, a kol. Czerwińskiemu skromny lecz gustowny upominek.

PODZIĘKOWANIA

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. Mężowi i Ojcu naszemu **Aloizemu Klasskowi,** maszyn. par. Bielsko, a nam służyli radą i pomocą w nieszczęściu, które nas spotkało. Dziękujemy w szczególności: administracji kolejowej z p. Nacz. Par. **Mroczkowskim** na czele, zarządowi koła Z.Z.M. i pp. Kolegom zmarłego za udział w pogrzebie i złożenie wieńca oraz Zarządowi Głównemu Z.Z.M. w Warszawie i Skarbnikowi koła Bielsko p. **Staszkiewiczowi** za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Żona z dziećmi.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie wszystkim którzy przyszli z pomocą w ciężkich dla mnie chwilach i ułatwili mi przewiezienie zwłok ś. p. męża mego Józefa Ciesielskiego, masz. par. Łódź Kaliska oraz pomogli mi w urządzeniu pogrzebu. W szczególności dziękuję p. **Dudzie** Wice - Prezesowi Z. Z. K. p. Królikowskiemu przedstawicielowi Koła Z. Z. M. w Bydgoszczy, Zarządowi Koła Z. Z. M. Łódź Kaliska za pomoc o załatwieniu spraw związanych z pogrzebem oraz Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Franciszka Ciesielska

Łódz, w grudniu 1937 r.

Za pomoc w urządzeniu i wzięcie udziału w pogrzebie ś. p. Męża i Ojca naszego **Michała Kiełcza,** maszynisty K.P. w Nowym Sączu składamy niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi i członkom Z. Z. M., tow. śpiewaczemu „Echo" i orkiestrze Z. Z. K.

Żona i rodzina.

Nowy Sącz, w październiku 1937 r.

Składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy wzięli udział w eksportacji zwłok Męża i Ojca naszego, ś. p. **Jana Fajfra,** masz. par. Zbąszyń na dworzec w Zbąszynie oraz w pogrzebie na cmentarzu parafii św. Piotra w Gnieźnie.

Szczególnie serdecznie dziękuję delegacji Koła Miejscowego Z. Z. M. w Zbąszyniu oraz p. przedstawicielowi Zarządu Parowozowni Zbąszyń, którzy wyjechali na pogrzeb do Gniezna, Zarządowi Koła Z. Z. M. Zbąszyń za bezinteresowne zajęcie się przewozem zwłok oraz orkiestrze K. P. W. w Zbąszynie za udział w pogrzebie.

Zbąszyń, w listopadzie 1937 r.

Żona i dzieci.

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. za udzielenie mi zapomogi, która umożliwiła mi leczenie w poważnej chorobie.

Gdynia, 10 grudnia 1937 r.

Rzeniecki Franc.,
masz. II kl.

STAN MAJĄTKOWY
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
na dzień 31 grudnia 1937 r.

STAN CZYNNY

Kasa			1.868.19
Banki			4.907.82
Papiery procentowe i udziały:			
Obligacje 6% Pożyczki Narodowej	4.000.—		
Obligacje 3% Pożyczki Inwestycyjnej	2.000.—	6.000.—	
Udziały w Bankach Spółdzielczych i Spółdziel. Budowlanych maszynistowskich		13.025.—	19.025.—
Nieruchomości			1.010.533.26
Ruchomości			72.853.84
Weksle w portfelu			1.005.—
Dłużnicy			110.455.33
			1.220.648.44

STAN BIERNY

Fundusz Zapomóg Pośmiertnych (pozostałość z F.O.E.)	86.168.19
„ Kasy Pogrzebowej	149.112.68
„ „ Pośmiertnej	77.079.82
„ Zapomóg Szkolnych dla sierot po maszynistach	374.42
„ Rezerwowy	100.000.—
„ Nieruchomości	436.330.92
„ Amortyzacyjny	91.613.18
Wierzyciele	65.838.81
Długi hipoteczne	214.130.42
	1.220.648.44

Skarbnik Związku: (—) *J. Lisiewicz*

Prezes Związku: (—) *W. Siadak*

Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej:
(—) E. Janus

Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej:
(—) Królikowski *(—) Maciejewski*

Księgowy: *(—) A. Walewski*

Tą drogą składamy serdeczne podziękowanie za pamięć i trud urządzenia wieczoru jublileuszowego z okazji 25-cio lecia naszej służby kolejowej. Dziękujemy szczególnie **Zarządowi Koła w Bydgoszczy i Zarządowi Okręgu Pomorskiemu Z. Z. M.** za inicjatywę urządzenia uroczystości, za życzenia oraz za pięknie i artystycznie wykonane dyplomy, pp. **inż. K. Schmidtowi i T. Nowińskiemu,** przedstawicielom Zarządu Parowozowni Bydgoszcz, za to, że zaszczycili uroczystość swoją obecnością, oraz kol. Prezesowi Centrali **Siadakowi,** Prezesowi okręgu katowickiego Z. Z. M., **Bartosiakowi** i p. **D-rowi Żuniakowi** za serdeczne przemówienia, które do nas przy tej sposobności wygłosili.

Aleksiejew P., Chyła Jan, Kochanowski Zyg., Krüger Józef, Linden Brunon, Łosiniecki Jan, Silinik-Karlon Bolesław, Wyszomirski H., Cisowski Władysław, Frelik Antoni, Perlik Maksymilian.

Przyłączając się do powyższego podziękowania, dziękuję w szczególności Zarządowi Koła Z. Z. M. w Bydgoszczy, który, łącząc uroczystość mego pożegnania z okazji przejścia w stan spoczynku z uroczystością jubileuszową kolegów, którzy święcili 25-cio lecie swej pracy w kolejnictwie, szczęśliwie i dobitnie podkreślił silne i nierozerwalne węzły koleżeństwa i przyjaźni łączące wszystkich czynnych i emerytowanych pracowników naszego zawodu.

Przy sposobności składam wszystkim kolegom, którzy pozostali w służbie czynnej życzenia dalszej owocnej pracy a zasłużonej naszej organizacji Z.Z.M. życzenia pomyślnego rozwoju.

Teofil Czerwiński,
emer. masz. par. Bydgoszcz.

Bydgoszcz, w styczniu 1938 r.

W poczuciu serdecznej wdzięczności składam tą drogą podziękowanie wszystkim, którzy przyszli mi z pomocą w ciężkich dla mnie chwilach po śmierci męża mego śp. **Kubery Kazimierza,** pom. masz. parowozowni Bydgoszcz i oddali Zmarłemu ostatnią posługę. W szczególności dziękuję Zarządowi Koła Z. Z. M. w Bydgoszczy za opiekę i zajęcie się pogrzebem oraz za inicjatywę zbiórki na pomoc dla nas, Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej a wszystkim pp. kolegom mego ś. p. męża za życzliwą ofiarność, która przyczyniła się do ulżenia ciężkiej naszej doli.

St. Kuberowa z córką.
Bydgoszcz, w styczniu 1938.

ZAMIANA

Pomocnik maszynisty II kl. z prawem kierowania parowozem z parowozowni Łódź-Kaliska, zamieni się z Kolegą na równorzędnym stanowisku lub na stanowisku pom. masz. I kl. z parowozowni Skarżysko.

Zgłoszenia adresować należy: Stanisław Staniszewski, Łódź, ul. Grodzieńska Nr. 12 m. 5.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 2/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15